

# Les paris du Grand Paris

Interview

« Il faut une ville  
plus ramassée,  
mieux desservie »

*Grand Prix national d'architecture en 1980, Paul Chemetov \*, 80 ans, se passionne depuis de longues années pour la métropole parisienne. Nommé coprésident du conseil scientifique de la consultation pour le Grand Paris, il nous explique pourquoi la capitale doit franchir une nouvelle étape de son histoire.*



**Le Grand Paris agite énormément les esprits depuis que le président de la République en a fait un enjeu politique. En quoi Paris est-il une ville singulière ?**

■ Depuis les Capétiens, jusqu'à aujourd'hui, la France construit Paris. Le roi de France a commencé par être le roi de l'Ile-de-France. La question parisienne est donc une question française. Notre pays n'a pas, à l'échelle nationale, une organisation polycentrique ou multipolaire. Il compte plusieurs métropoles, mais une seule de rang mondial. Nos 64 millions de concitoyens ne représentent qu'un centième de la population mondiale, mais la métropole parisienne, avec ses 12 millions d'habitants et son cœur concentré de 6 à 8 millions, fait jeu égal avec Londres, New York ou Tokyo.

**Pourquoi, alors, Paris devrait-il franchir aujourd'hui une nouvelle étape de son développement ?**

■ Napoléon et Haussmann ont fait la capitale. Le haut fonctionnaire Paul Delouvrier a fait l'agglomération, avec ses villes nouvelles qu'il appelait ses « cités anti-banlieue ». Cette option a permis des bonds fantastiques – la cité d'affaires de la Défense, le RER, les aéroports, les autoroutes... Mais il s'agissait d'un choix prémétropolitain. voire antimétropolitain, avec le démantèlement du département de la Seine, décidé en 1964. Le choix d'une agglomération dotée d'une capitale et

d'« avant-postes », des sortes de camps romains au-dessus de la banlieue.

**Certains ont même parlé de colonies...**

■ Oui. Les villes nouvelles ont été pensées comme des colonies. Ce modèle, dans un premier temps, a assuré la croissance de l'agglomération parisienne, mais il a depuis épuisé sa force propulsive. Il nous faut à présent construire Paris Métropole.

**Comment ?**

■ La singularité parisienne a eu deux conséquences : la première, c'est que, si l'Ile-de-France représente 19 % de la population française, elle assure 30 % du PIB. L'idée selon laquelle Paris serait une pieuvre qui pompe la France est économiquement fautive. La seconde conséquence, c'est que la croissance démographique de Paris Métropole est très faible, de l'ordre de 1 % par an, alors que la plupart des métropoles de province ont un taux d'accroissement bien plus élevé parce que la vie y est plus douce, les temps de transport moins longs, l'immobilier moins cher, les promenades du week-end plus commodes. A Paris, tout se fait au prix d'une fatigue et d'un stress incroyables !

**Vous corrélerez étroitement croissance démographique faible et absence de qualité de vie...**

■ A Paris, l'absence de croissance tient à la cherté de l'immobilier. Il n'y a pas d'autres raisons. La capitale a, en >>

>>> effet, tout pour elle. Tout. Les services, les transports, la beauté, la formation, les plaisirs, le patrimoine, la densité, la production... Sauf que sa population est centrifugée, c'est-à-dire qu'elle fuit vers l'extérieur, en raison du coût de l'immobilier.

**La construction du périphérique, inauguré en 1973, a-t-elle été une erreur ?**

■ L'erreur, c'est qu'avec l'argent du périphérique, on aurait pu réaliser la Francilienne. En fait, on a fait les choses à l'envers. Le premier cercle, le deuxième, le troisième... Si l'on avait commencé par la Francilienne, qui est l'autoroute des villes nouvelles, on aurait clairement signifié que la métro-

« Il vaut mieux réparer que démolir et reconstruire »

pole était au milieu. Avec le périphérique, on a créé un corset dont on voit les défauts aujourd'hui. On a transféré des autoroutes au plus près de Paris, ce qui a contribué à l'engorgement. Dans la zone dense d'habitat, il faut que les transports en commun, assurent plus de la moitié du trafic, comme c'est le cas à Paris. Aujourd'hui, la question n'est pas de couvrir le périphérique – ce serait hors de prix – mais de rétablir les innombrables liaisons qui ont été coupées lors de sa construction.

**Les grands ensembles sont décriés. S'agissait-il d'une évolution urbaine inéluctable ?**

■ Ils résultent d'un choix d'Etat en faveur du recours à l'industrie lourde dans le bâtiment, qui a permis de loger massivement les ouvriers et les employés, d'accueillir les pieds-noirs, de construire rapidement des appartements avec du confort, des ascenseurs, du chauffage central, des fenêtres, une vue, du soleil... Les grands ensembles, c'est le résultat d'une planification à la française, assez soviétique au fond... On dit qu'il faut les démolir. C'est bien gentil, mais le coût est insensé ! J'ai toujours appris qu'il valait mieux réparer que démolir et reconstruire. On ne jette pas sa bagnole quand le cendrier est plein ! La gestion des grands ensembles doit être patrimoniale. Leur va-

Interview  
(suite)

leur d'usage est-elle partout épuisée ? Non. Dans certains cas, y vivre est devenu insoutenable. Mais ce n'est pas le cas partout. Pour soulager la crise du logement, qui est certaine, il faudra aussi réparer les grands ensembles.

**Pour préserver l'environnement, l'avenir est-il à la densification urbaine, comme on le soutient de plus en plus ?**

■ On a tout dit sur la densité, mais il ne faut pas exagérer. Paris dispose d'une densité d'environ 4. C'est-à-dire que sur 1 mètre carré de terrain, vous avez 4 mètres carrés de construit. En banlieue proche, ce coefficient tombe très vite au-dessous de 1 ; et, en deuxième couronne, la densité baisse encore sensiblement. Donc, cessons de nous faire peur. Réintensifier les quartiers déjà construits est non seulement possible, mais ce n'est pas une calamité !

**Faut-il aller jusqu'à la construction de tours ?**

■ Les bâtiments d'une centaine de mètres de hauteur ont leur place dans la skyline parisienne. Ceux qui culminent à 300 mètres, en revanche, doivent être considérés comme des performances aux conséquences économiques et énergétiques élevées, qui ne seront pas réglées en plaçant quelques éoliennes sur les toits. Parfois, la performance architecturale est nécessaire, mais elle doit rester l'exception. Le fond du problème, c'est de ramener le temps de transport des gens à une demi-heure pour tous les usages de la vie quotidienne (travail, services, loisirs...).

**Quels enseignements tirez-vous de la consultation internationale des architectes ?**

■ Je constate que leur approche a évolué. Les tenants du « grand rêve des artistes » ont cédé le pas aux défenseurs d'une approche plus pragmatique, qui insistent sur la connectivité, l'intensification, la mise en relation de l'existant et prônent une attitude prévoyant le minimum d'interventions pour le maximum d'effets. Cette évolution résulte directement de la crise financière et du manque d'argent. >>>

>>> Quand la consultation a été lancée, nous étions encore à l'époque des traders et du bling-bling. Depuis, tout a changé. Le monde nouveau ne sera pas l'ancien, avec des voitures hybrides et des logements écologiques. Non ! Il s'agirait là d'une réponse individuelle très coûteuse. L'économie la plus grande, le choix le plus efficace pour baisser l'empreinte carbone, c'est d'établir une ville plus ramassée, mieux desservie, où tous, riches comme pauvres, puissent vivre ensemble... L'autre enseignement majeur de cette consultation est qu'il faut à présent « construire sur le construit ». Cesser de défricher la campagne. Inclure des

« La Seine peut servir au transport des personnes ou des marchandises »

agro-parcs, des zones vivrières dans la ville. Celles-ci sont une nécessité de l'approvisionnement et du plaisir de vivre dans la métropole. On doit pouvoir se promener dans des forêts près de chez soi et trouver des pommes de terre, des fraises et des fleurs. Il faut aussi que des forêts nouvellement plantées contribuent à nous éviter la canicule de 2003 en favorisant la baisse des températures.

**L'utilisation de l'eau revient très souvent comme un axe stratégique...**

■ A juste titre ! Quand donc allons-nous cesser d'utiliser de l'eau potable pour arroser nos pelouses ou nettoyer nos bagnoles ? L'eau de pluie est là pour cela ! Pour les chasses d'eau aussi ! Quant à la vallée de la Seine, elle peut évidemment servir au transport des personnes ou des marchandises aussi bien que les voitures et les camions... La voie d'eau, c'est peut-être lent, mais c'est sacrément économique !

**Il manquerait, selon vous, 600 kilomètres de lignes de tramway...**

■ La métropole parisienne est sous-équipée en transports en commun, en tramway ou équivalent, par comparaison avec ses homologues régionales ou européennes. La décentralisation française s'est accompagnée d'investissements dans les régions, alors que rien de majeur n'a été réalisé dans les transports d'Ile-de-France depuis les lignes

Interview  
(suite)

du RER. Dans la région parisienne, la moyenne des temps de trajet est proche d'une heure. Pour certains malheureux de la deuxième couronne, c'est bien plus ! On pourrait dire assez méchamment que la RTT s'est directement traduite par une augmentation du temps de transport. Que les 35 heures ont permis l'étalement urbain.

**Que pensez-vous du projet de rocade souterraine automatisée défendu par le secrétaire d'Etat chargé du Développement de la région capitale Christian Blanc ?**

■ Je suis très sceptique. La qualité d'un transport collectif repose sur trois points : il ne doit pas être trop long, être cadencé et, si possible, à l'air libre. Je suis toujours étonné du calme des gens dans le tramway. Quand vous êtes dehors, vous avez meilleure mine, mais, surtout, vous savez où vous êtes, vous n'êtes pas angoissé. L'urgence consiste donc à connecter les points de trafic les plus intenses – et notamment les trois gares TGV de Massy, Chessy et Roissy – et à construire des trams ou, en attendant d'avoir l'argent, des bus en site propre. En tout cas, pour 15 milliards d'euros, je préfère de loin 600 kilomètres de tramway à un grand anneau souterrain de 130 kilomètres, comme le souhaite Christian Blanc.

**Le 29 avril, la Cité de l'architecture inaugure une grande exposition consacrée aux travaux des architectes. Que va-t-il se passer ensuite ? Sur quoi cette consultation peut-elle déboucher ?**

■ Le risque est très grand de voir cette montagne accoucher d'une souris. Le mois dernier, Christian Blanc a donné l'impression qu'il tranchait sans avoir engagé de concertation avec les équipes d'architectes. C'était un peu « *Veni, vidi, vici* » (« Je suis venu, j'ai vu, j'ai vaincu »). Avant de dire « Haussmann, Delouvrier, et moi et moi et moi », il faut définir un projet fort, à partir de tous les travaux engagés. Honnêtement, on ne dirige pas une métropole par le haut. Cela se négocie !

● PROPOS RECUEILLIS PAR MICHÈLE LELOUP ET JACQUESTRENTESAUX

# Quel Grand Paris pour demain ?

**A** quoi ressemblera le Grand Paris demain ? Cette question a mobilisé dix des meilleures équipes d'architectes au monde (1) durant plus de six mois, lors d'une consultation internationale d'une ampleur inégalée, lancée par le président de la République. Avec un objectif aussi simple qu'ambitieux : définir les contours de la métropole du *xxie* siècle, d'une « ville-monde » compétitive et respectueuse du développement durable. A partir du 30 avril et jusqu'au 22 novembre, les équipes exposeront leurs visions du Grand Paris à la Cité de l'architecture et du patrimoine (2). Pour anticiper cet événement, L'Express s'est plongé dans les milliers de pages noircies par les équipes, pour en ressortir les lignes directrices qui, étonnamment, se retrouvent souvent d'un dossier à un autre. La métropole de demain sera plus économe et soucieuse de l'environnement ; elle sera aussi plus dense et mieux maillée ; elle économisera davantage l'eau et ne tournera plus le dos aux espaces naturels... Une nouvelle ère urbaine s'annonce.

(1) Rogers Stirk Harbour & Partners/London School of Economics/Arup ; Yves Lion (Groupe Descartes) ; Djamel Klouche (AUC) ; Christian de Portzamparc ; Antoine Grumbach ; Jean Nouvel ; Bernardo Secchi et Paola Vigano (Studio 09) ; Finn Geipel (LIN) ; Roland Castro (Castro-Denissof-Casi) ; Winy Maas (MVRDV).

(2) *Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne*, Cité de l'architecture et du patrimoine, 1, place du Trocadéro-et-du-11-Novembre Paris (XVIe). 01-58-51-52-00.

## IDÉE 1 Remailler les réseaux de transports

**S**aturées, les lignes SNCF et RER convergent toutes vers la capitale. Or 60 % des déplacements franciliens se font (difficilement) de banlieue à banlieue. Pour soulager le trafic, éviter le centre de Paris et diminuer l'usage de la voiture, un transport circulaire est indispensable. Reste à savoir où

l'installer ! Plusieurs projets sont en concurrence. Christian Blanc pousse son réseau de transport - une rocade en grande partie souterraine - sur 130 kilomètres. Estimé entre 15 et 20 milliards d'euros, il sera probablement « mixé » avec les autres projets avancés (les tangentielles de la SNCF, le métrophérique de

la RATP ou le projet du conseil régional Arc Express) et ceux préconisés par les architectes. Certains prévoient d'utiliser les voies routières existantes pour construire des métros aériens. Autre piste : remettre aux normes une ancienne boucle ferrée pour relier les gares TGV et les stations de RER stratégiques. ■

## IDÉE 2 Créer des pôles économiques d'excellence

**L**a nécessité de mettre en réseau entreprises de pointe et pôles universitaires pour constituer des *clusters*, selon le terme anglo-saxon, est régulièrement réaffirmée. Le plateau de Saclay (Essonne) figure au premier rang des opérations que veut lancer Christian Blanc. Ce projet, vieux de vingt ans, s'étend sur un territoire aussi vaste que Paris où sont implantés de nombreux établissements prestigieux : HEC, Polytechnique, Commissariat à l'énergie atomique... Diverses équipes d'architectes rappellent toutefois que ce site abrite de riches terres agricoles et des réserves d'oiseaux. Elles préconisent plutôt une mise en valeur de la vallée de la Bièvre et de l'Yvette autour d'un « nouveau port urbain » - Massy - en liaison avec les grands ensembles des Ulis.

Parmi les autres zones économiques à renforcer figurent le pôle aéronautique Roissy-Le Bourget-Parc des expositions de Villepinte ; le pôle scientifique et hospitalier situé entre

Le Kremlin-Bicêtre et Massy ; le secteur voisin du Marché d'intérêt national de Rungis et la zone Plaine Commune, qui pourrait bénéficier d'une nouvelle gare à vocation euro-

péenne, que certains envisagent d'édifier à Aubervilliers. L'idée consiste à relier tous ces *clusters* entre eux et aux aéroports, au moyen d'un mode de transport performant. ■

## IDÉE 3 Désenclaver les grands ensembles

**D**es tramways et des bus en site propre pour sauver les cités ? En tout cas, les architectes misent sur les transports en commun pour désenclaver rapidement les zones urbaines sensibles (ZUS). Celles-ci ont en outre besoin d'accueillir des bureaux, des équipements publics, des logements et des services, pour favoriser la mixité urbaine. La délocalisation d'administrations pourrait donner l'exemple. Il est aussi préconisé qu'un budget d'urgence soit af-

fecté aux besoins immédiats des ZUS afin qu'elles puissent accueillir les équipements sportifs et culturels qui leur font défaut. Pour aller encore plus vite, l'une des dix équipes propose carrément de construire des bâtiments éphémères en attendant les installations « en dur ». La rénovation est généralement reconnue préférable à la démolition. ■

## IDÉE 4 Réintensifier la ville

L'Île-de-France recèle des réserves foncières « invisibles » mal exploitées : **Les abords des fleuves** (Seine, Marne, Oise) pourraient être urbanisés à condition que l'on procède à une remise à plat du plan de protection des rives et que l'on installe des barrières anticrue.

**Les « délaissés urbains »** (terrains vagues et friches industrielles), les échangeurs et les bordures d'autoroutes ou de routes nationales pourraient accueillir des activités tertiaires. Il s'agirait de transformer préalablement ces axes en boulevards « pacifiés » à

l'aide d'allées piétonnes, de pistes cyclables, de couloirs d'autobus et de vitesses réduites à 50 km/h.

**Les aires de parking** des grandes surfaces et les abords des gares sont aussi des territoires privilégiés pour opérer la densification de la métropole.

Il convient toutefois de rappeler que Paris intra-muros est l'une des villes les plus denses d'Europe avec 25 000 habitants au kilomètre carré (contre 16 000 à Barcelone, 5 000 à Londres, 4 500 à Amsterdam). La banlieue, en revanche, l'est considérablement moins. ■

## IDÉE 5 La hauteur, mais sans excès

Oublions les images d'un Grand Paris semblable à Manhattan ! La présence d'une *skyline* dans le ciel parisien n'était pas le sujet de la consultation. De surcroît, les immeubles de grande hauteur ne constituent pas la réponse la plus pertinente à la densification urbaine et au développement durable. Cela étant, bon nombre d'équipes ont remodelé la silhouette de la métropole en dessinant quelques tours « repères » en périphérie. Notamment à Aubervilliers, ville pressentie pour y ériger un futur quartier d'affaires autour d'une nouvelle gare à vocation européenne.

Les immeubles des années 1970 seraient réhabilités - plutôt que démolis - pour devenir des bâtiments à énergie passive (installation de panneaux solaires ou d'éoliennes sur les toitures). Moyennant un assouplissement des règles d'urbanisme, les toits des gratte-ciel seraient « habités » ou occupés par des restaurants, des centres de fitness, des spas ou des serres, les terrasses plantées jouant le rôle de boucliers thermiques « anti-clim ». Le carcan réglementaire des hauteurs parisiennes - 37 mètres - devrait évoluer. Bertrand Delanoë s'apprête d'ailleurs à porter la barre maximale à 50 mètres. ■

## IDÉE 6 Réconcilier l'urbain et le rural

On l'oublie souvent : l'Île-de-France ne se réduit pas à Paris et à sa banlieue. Elle possède aussi des terres agricoles exceptionnelles à préserver. Certaines pourraient être consacrées aux besoins alimentaires des Franciliens par le développement de cultures maraîchères en « circuit court » (du producteur au consommateur). Cela limiterait les dépenses énergétiques, bientôt taxées, qui conduisent à importer, notamment en hiver, des tomates ou des fraises en provenance du sud de l'Europe.

A l'image du Conservatoire du littoral, il est préconisé de mettre sur pied un Conservatoire des franges rurales ou des « fronts de terre » (comme les fronts de mer) pour empêcher l'étalement urbain. A l'instar de Barcelone, le Grand Paris pourrait également développer des « agroparcs » dans la Brie, le Gâtinais, le Mantois, le Vexin et le Valois. L'Union européenne - qui subventionne l'agriculture de montagne - serait sollicitée pour protéger ces écosystèmes. ■

## IDÉE 7 Imbriquer les espaces verts dans la ville

**L**e Grand Paris annonce la couleur : il sera vert ! Pour réduire l'empreinte carbone, certaines équipes d'architectes proposent de doubler la surface boisée actuelle afin de faire baisser la température moyenne de 2 à 3 degrés d'ici à la fin du siècle. Si l'Île-de-France instaurait une ceinture verte (comme à Londres), elle pourrait stopper l'extension urbaine et augmenter ses bases de loisirs. Autre piste écologique plausible : le rallongement des 1 600 kilomètres de pistes cyclables actuelles afin de permettre, par exemple, de se rendre de Paris à Fontainebleau

ou, pour les plus sportifs, de la Défense au Havre.

Parmi les autres propositions novatrices figurent la mutation du parc de La Courneuve et celle du bois de Vincennes en « Central Park », oasis de verdure et de loisirs bordées d'immeubles et de tours ; la désignation des forêts franciliennes en parc national ; la couverture des nombreuses voies ferrées à l'entrée de la capitale par des mails paysagers ; le reboisement des abords de l'aéroport de Roissy et l'aménagement d'immenses jardins botaniques réservés aux espèces protégées à proximité de l'aérogare. ■

## IDÉE 8 Utiliser l'atout de l'eau

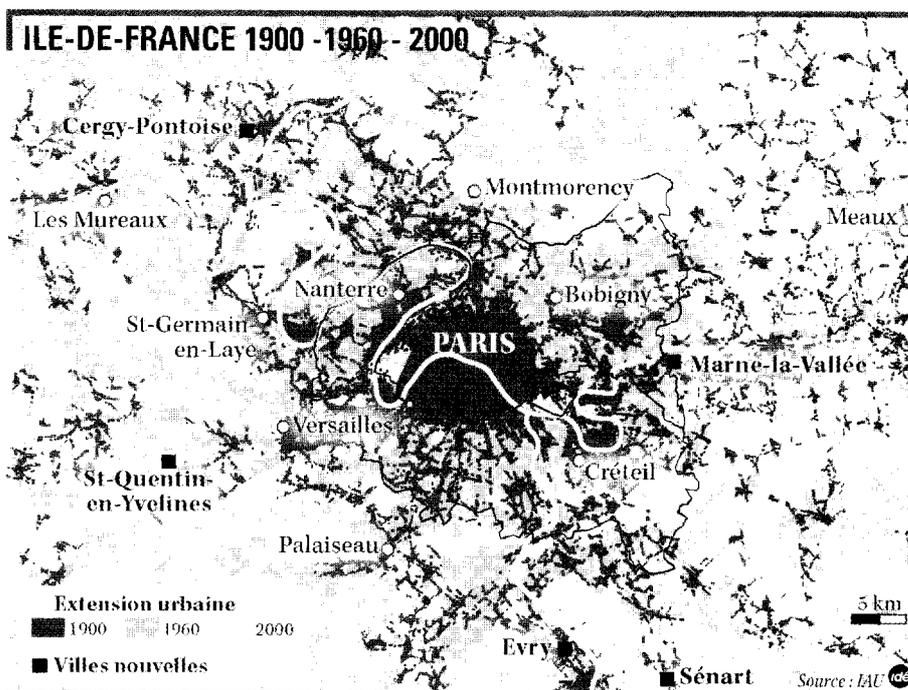
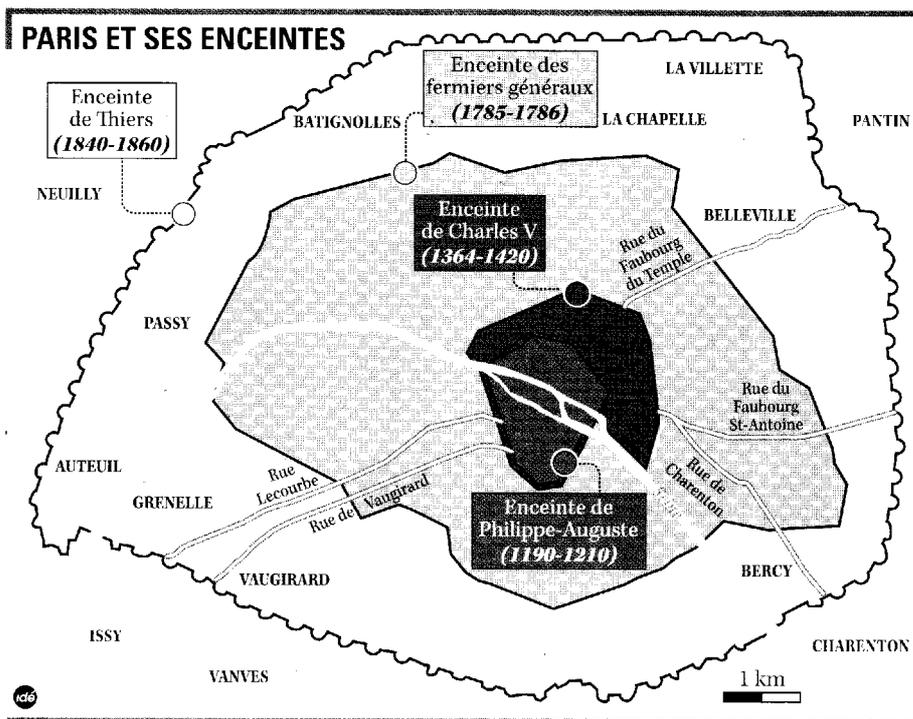
**L**a Seine, la Marne, l'Oise... le réseau fluvial francilien est unique. Aucune autre métropole européenne ne dispose d'un tel potentiel. Un atout d'autant plus formidable que, demain, l'eau constituera une valeur environnementale et commerciale (livraisons par barges) accrue. Le reprofilage du lit de la Seine permettrait ainsi d'aménager des bassins humides pour lutter contre le réchauffement climatique. Ils pourraient aussi absorber les grandes crues annoncées par les météorologues. L'installation de turbines à courant libre (énergie hydraulique sans barrage) et la culture de roseaux transformables en biocarburants amélioreraient la production d'éner-

gie régénérative de la métropole. Une réforme du plan de protection des inondations serait toutefois nécessaire pour envisager un urbanisme novateur aux abords des fleuves.

Raccordés en 2015, via l'Oise, au canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, les ports d'Achères (Yvelines) et de Gennevilliers (Hauts-de-Seine) profiteront de cette nouvelle dynamique économique et deviendront des lieux de vie à part entière. Offrant, en sus de leurs plates-formes logistiques, des équipements de services (hôtels) ou culturels (théâtres, galeries d'expositions ou salles de musiques actuelles), à l'image du port de Hambourg. ■

# Comment la capitale a grandi

Depuis l'époque romaine, Lutèce s'est développée en une succession de travaux urbanistiques, repoussant toujours plus les limites de la ville. Aujourd'hui, l'asphyxie menace.



L'historien Pierre Pinon aime aller à contre-courant des idées reçues. « Le développement de Paris ne s'est pas réalisé en tache d'huile, explique-t-il. Après le quadrillage du cœur de la ville, à l'époque romaine, sa croissance s'est opérée par rayons, le long de ses faubourgs. » (*voir ci-contre.*) Par la suite, depuis la réforme du Paris intra-muros par le baron Haussmann, tous les projets d'extension de la capitale ont été repoussés. Pour stopper l'urbanisme spéculatif en banlieue, les pouvoirs publics ont confié, en 1919, la première planification de la région parisienne à l'architecte Léon Jaussely. Ce Grand Prix de Rome imagina de créer trois zones industrielles au nord, à l'est et une autoroute de l'Ouest. Cette dernière ne sera reprogrammée qu'en 1934 par son successeur Henri Prost. « Les plans de Jaussely et Prost n'ont jamais été exécutés, faute de volonté politique », poursuit Pierre Pinon.

Après la Seconde Guerre mondiale, la reconstruction fut confiée aux ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui construisirent des autoroutes et divisèrent les périphéries en zones d'habitations et d'activités. L'urbanisme moderne était né. Voulant mettre de l'ordre dans « le bordel » de l'Île-de-France, le général de Gaulle s'adressa ensuite à Paul Delouvrier. Ce haut fonctionnaire mit à exécution le premier schéma directeur, en 1964, créant le RER, la Défense et cinq villes nouvelles. Aucun plan de cette ampleur n'a été mis en œuvre depuis et Paris est menacé d'asphyxie. **M. L.**